

BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ - CERTIFICAT D'ADDITION

COPIE OFFICIELLE

Le Directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle certifie que le document ci-annexé est la copie certifiée conforme d'une demande de titre de propriété industrielle déposée à l'Institut.

Fait à Paris, le 27 DEC. 2002

DOCUMENT DE PRIORITÉ

PRÉSENTÉ OU TRANSMIS
CONFORMÉMENT À LA
RÈGLE 17.1.a) OU b)

Pour le Directeur général de l'Institut
national de la propriété industrielle
Le Chef du Département des brevets

Martine PLANCHE

INSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIÉTÉ
INDUSTRIELLE

SIEGE
26 bis, rue de Saint Petersburg
75800 PARIS cedex 08
Téléphone : 33 (1) 53 04 53 04
Télécopie : 33 (1) 42 93 59 30
www.inpi.fr

Best Available Copy

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 540 W / 260899

REMISE DES PIÈCES DATE 14 DEC 2001 LIEU 75 INPI PARIS N° D'ENREGISTREMENT 0116160 NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI DATE DE DÉPÔT ATTRIBUÉE PAR L'INPI 14 DEC. 2001		1 NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE À QUI LA CORRESPONDANCE DOIT ÊTRE ADRESSÉE Monsieur Alain COLLET THALES - INTELLECTUAL PROPERTY 13, Avenue du Président Salvador Allende 94117 ARCUEIL CEDEX	
Vos références pour ce dossier <i>(facultatif)</i> 62635			
Confirmation d'un dépôt par télécopie <input type="checkbox"/> N° attribué par l'INPI à la télécopie			
2 NATURE DE LA DEMANDE		Cochez l'une des 4 cases suivantes	
Demande de brevet		<input checked="" type="checkbox"/>	
Demande de certificat d'utilité		<input type="checkbox"/>	
Demande divisionnaire		<input type="checkbox"/>	
<i>Demande de brevet initiale</i> <i>ou demande de certificat d'utilité initiale</i>		N°	Date <input type="text"/>
		N°	Date <input type="text"/>
Transformation d'une demande de brevet européen <i>Demande de brevet initiale</i>		<input type="checkbox"/>	Date <input type="text"/>
		N°	Date <input type="text"/>
3 TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum) Sonde multifonction à flèche variable			
4 DÉCLARATION DE PRIORITÉ OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE LA DATE DE DÉPÔT D'UNE DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE		Pays ou organisation Date <input type="text"/> N° Pays ou organisation Date <input type="text"/> N° Pays ou organisation Date <input type="text"/> N° <input type="checkbox"/> S'il y a d'autres priorités, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»	
5 DEMANDEUR		<input type="checkbox"/> S'il y a d'autres demandeurs, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»	
Nom ou dénomination sociale		THALES	
Prénoms			
Forme juridique		S.A.	
N° SIREN		5 . 5 . 2 . 0 . 5 . 9 . 0 . 2 . 4	
Code APE-NAF			
Adresse	Rue	173, Boulevard Haussmann	
	Code postal et ville	75008	PARIS
Pays		FRANCE	
Nationalité		Française	
N° de téléphone <i>(facultatif)</i>			
N° de télécopie <i>(facultatif)</i>			
Adresse électronique <i>(facultatif)</i>			


BREVET D'INVENTION
CERTIFICAT D'UTILITÉ

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 2/2

REMISE DES PIÈCES DATE 14 DEC 2001 LIEU 75 INPI PARIS N° D'ENREGISTREMENT 0116160 NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI		Réservé à l'INPI	
Vos références pour ce dossier : <i>(facultatif)</i>		62635	
6 MANDATAIRE			
Nom		COLLET	
Prénom		Alain	
Cabinet ou Société		THALES - INTELLECTUAL PROPERTY	
N° de pouvoir permanent et/ou de lien contractuel		8325	
Adresse	Rue	13, Avenue du Président Salvador Allende	
	Code postal et ville	94117	ARCUEIL CEDEX
N° de téléphone <i>(facultatif)</i>		01 41 48 45 15	
N° de télécopie <i>(facultatif)</i>		01 41 48 45 01	
Adresse électronique <i>(facultatif)</i>			
7 INVENTEUR (S)			
Les inventeurs sont les demandeurs		<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Dans ce cas fournir une désignation d'inventeur(s) séparée	
8 RAPPORT DE RECHERCHE		Uniquement pour une demande de brevet (y compris division et transformation)	
Établissement immédiat ou établissement différé		<input checked="" type="checkbox"/> Établissement immédiat <input type="checkbox"/> Établissement différé	
Paiement échelonné de la redevance		Paiement en trois versements, uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	
9 RÉDUCTION DU TAUX DES REDEVANCES		Uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Requête pour la première fois pour cette invention <i>(joindre un avis de non-imposition)</i> <input type="checkbox"/> Requête antérieurement à ce dépôt <i>(joindre une copie de la décision d'admission pour cette invention ou indiquer sa référence)</i> :	
Si vous avez utilisé l'imprimé «Suite», indiquez le nombre de pages jointes			
10 SIGNATURE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire) Alain COLLET		VISA DE LA PRÉFECTURE OU DE L'INPI 	

Sonde multifonction à flèche variable

L'invention se rapporte à une sonde multifonction pour aéronef. Le pilotage de tout aéronef nécessite de connaître sa vitesse relative par rapport à l'air, c'est-à-dire au vent relatif. Cette vitesse est déterminée à l'aide de capteurs de la pression statique P_s , de la pression totale P_t , et de l'angle d'incidence α . α fournit la direction du vecteur de vitesse dans un système de référence, ou référentiel, lié à l'aéronef et $(P_t - P_s)$ fournit le module de ce vecteur vitesse. Les trois paramètres aérodynamiques permettent donc de déterminer le vecteur vitesse d'un avion et, accessoirement, d'un aéronef à rotor basculant dit convertible.

Les différents capteurs de mesure de pression statique, de pression totale et d'incidence peuvent être regroupés dans une sonde dite multifonction. Cette sonde peut être mobile comme celle décrite dans le brevet français FR 2 665 539. Elle comporte alors une palette mobile autour d'un axe perpendiculaire à la peau de l'aéronef sur lequel la sonde est montée. La palette mobile s'oriente naturellement dans l'axe de l'écoulement d'air entourant l'aéronef et la position angulaire de la palette autour de l'axe de rotation donne l'angle d'incidence locale α_{loc} de la sonde. Par ailleurs, le capteur de pression totale P_t est par exemple réalisé au moyen d'un tube, dit tube de Pitot, solidaire de la palette et s'ouvrant, à l'une des extrémités du tube, face à l'écoulement. L'autre extrémité du tube est sensiblement fermée. Un capteur de pression mesure la pression de l'air au fond du tube au voisinage de son extrémité fermée. Pour que la pression mesurée par ce capteur représente au mieux la pression totale P_t de l'écoulement d'air entourant l'aéronef, il est important que le tube de Pitot soit à l'extérieur d'une couche limite qui se développe dans l'écoulement d'air au voisinage immédiat de la peau de l'aéronef. A l'intérieur de la couche limite, plus on se rapproche de la peau de l'aéronef, plus une valeur mesurée de pression totale, qu'on y ferait, se rapprocherait de la valeur de la pression statique et moins il est possible de déterminer avec précision le module du vecteur vitesse de l'aéronef. L'épaisseur de la couche limite dépend de la forme de la peau de l'aéronef et surtout de la distance entre le nez de l'aéronef et la sonde. Par exemple, aux endroits habituels où on place une sonde multifonction, l'épaisseur de la couche limite est de l'ordre de 7 à 8 cm sur

un avion gros porteur. Une position optimum du tube de Pitot est donc en saillie de l'ordre de 10 cm par rapport à la peau de l'aéronef.

- Par ailleurs, la sonde multifonction comporte, disposées sur les faces latérales de la palette mobile, des prises de pression permettant de mesurer la pression statique de l'écoulement d'air entourant l'aéronef. Contrairement au tube de Pitot, les prises de pression permettant de mesurer la pression statique, dites prises de pression statique, peuvent se trouver à l'intérieur de la couche limite. Néanmoins, la pression mesurée par ces prises de pression, notée P_s est différente de la pression statique locale notée $P_{s\text{loc}}$ qui règnerait, au niveau de la peau de l'aéronef, à l'endroit où la sonde est fixée, en l'absence de la sonde, c'est-à-dire sans perturbation. Néanmoins, la pression statique locale $P_{s\text{loc}}$ peut être calculée à partir d'un coefficient de pression K_p de la sonde. Plus précisément, K_p est fonction de la forme de la palette et de la position des prises de pression sur la palette.
- Le coefficient K_p peut être défini de la façon suivante :

$$K_p = \frac{P_s - P_{s\text{loc}}}{P_{t\text{loc}} - P_{s\text{loc}}}$$

où $P_{t\text{loc}}$ représente la pression totale mesurée au niveau des prises de pression statique.

- Pour calculer la pression statique locale $P_{s\text{loc}}$, il est donc nécessaire de connaître le coefficient de pression K_p de la sonde, ainsi que la pression totale locale $P_{t\text{loc}}$. Le coefficient de pression K_p est déterminé par étalonnage en soufflerie. Au cours de cet étalonnage, la couche limite développée le long de la veine de la soufflerie est suffisamment peu épaisse pour que les prises de pression statique soient en dehors de la couche limite. Dans ce cas, la pression totale $P_{t\text{loc}}$ régnant au niveau des prises de statique est la même que la pression P_t mesurée par le tube de Pitot.

- Par contre, si les prises de pression statique se trouvent dans la couche limite, la pression totale $P_{t\text{loc}}$, au niveau des prises de statique, n'est pas égale à celle observée au niveau du tube de Pitot, et les étalonnages effectués en soufflerie ne sont plus utilisables.

Pour pallier ce problème, une solution est de rendre le coefficient de pression K_p nul. Ainsi, la pression mesurée donne directement la pression statique locale $P_{s\text{loc}}$ indépendamment de la valeur de la pression totale $P_{t\text{loc}}$ au niveau des prises de pression statique.

Un moyen efficace de réduire le coefficient de pression K_p à une valeur proche de zéro est d'augmenter la flèche de la palette. On définit la flèche λ de la palette comme l'angle que fait le bord d'attaque de la palette avec une direction perpendiculaire à la peau de l'aéronef, autrement dit avec l'axe de rotation de la palette. En effet, en supposant l'écoulement incompressible et le fluide, formant l'écoulement, parfait le coefficient de pression K_p peut s'exprimer par l'équation suivante :

$$K_p = 1 - \left(\frac{V}{V_\infty} \right)^2$$

où V représente la vitesse de l'écoulement au niveau des prises de pression et où V_∞ représente la vitesse de l'écoulement en amont de la sonde. L'équation précédente définit le coefficient de la pression K_p pour une flèche nulle. Lorsque le bord d'attaque de la palette est incliné d'une flèche λ , le coefficient K_p s'exprime de la façon suivante :

$$K_p = 1 - \frac{V^2 + (V_\infty \cos \lambda)^2}{\left(\frac{V_\infty}{\cos \lambda} \right)^2}$$

d'où $K_p = \left[1 - \left(\frac{V}{V_\infty} \right)^2 \right] \times (\cos \lambda)^2$

On en déduit que plus la flèche λ est importante, plus le coefficient de pression K_p est proche de zéro. Autrement dit, plus le bord d'attaque de la palette est incliné par rapport à son axe de rotation, moins la palette perturbe l'écoulement.

Néanmoins, en considérant l'autre contrainte précédemment énoncée, à savoir une saillie suffisante de la palette pour supporter le tube de Pitot hors de la couche limite, on risquerait d'obtenir une palette dont la longueur du bord d'attaque serait très importante. Il en résulterait une palette d'un encombrement important.

L'invention a pour but de pallier ce problème en proposant une sonde dont la saillie est suffisante, dont le coefficient de pression K_p des prises de pression statique est voisin de zéro et dont l'encombrement est réduit.

Pour atteindre ce but, l'invention a pour objet une sonde multifonction pour aéronef, comportant une palette mobile destinée à

- s'orienter dans l'axe d'un écoulement d'air entourant la sonde, la palette mobile comprenant des premiers moyens de prise de pression pour mesurer la pression totale de l'écoulement, des seconds moyens de prise de pression pour mesurer la pression statique de l'écoulement, caractérisée en
- 5 ce que la palette mobile comporte un profil dont la flèche est variable.

- Les sondes multifonction montées sur aéronef sont amenées à fonctionner dans des conditions climatiques extrêmes et pour éviter la formation de givre sur les parois extérieures de la sonde ou même à l'intérieur d'orifices tels que le tube de Pitot ou les prises de pression
- 10 statique, la sonde comporte des moyens pour la réchauffer, moyens formés par exemple d'une résistance chauffante disposée à l'intérieur de la sonde. On comprend que, plus l'encombrement de la sonde est important, plus la puissance électrique susceptible d'être dissipée dans la résistance chauffante devra être grande. En réduisant l'encombrement de la sonde, on
- 15 réduit également la puissance de réchauffage à mettre en œuvre pour dégivrer la sonde.

- Un autre avantage lié à la réduction d'encombrement, d'une sonde conforme à l'invention, est la réduction de l'inertie de la palette dans son mouvement de rotation pour s'aligner avec l'axe de l'écoulement d'air
- 20 l'entourant. Cette moindre inertie permet une meilleure sensibilité dans la mesure d'incidence locale que donne la position angulaire de la palette. De plus, lorsque pour améliorer la mesure d'incidence, on asservit le mouvement de rotation de la palette autour de son axe en fonction de mesure de pression d'incidence réalisée au voisinage du bord d'attaque de
- 25 la palette, réduire l'inertie de la palette permet de réduire la puissance nécessaire à la motorisation de l'asservissement de la sonde. Pour plus de détails concernant l'asservissement du mouvement de rotation de la palette, on peut se reporter au brevet français publié sous le n° FR 2 665 539.

- L'invention sera mieux comprise et d'autres avantages
- 30 apparaîtront à la lecture de la description détaillée d'un mode de réalisation de l'invention, description illustrée par le dessin joint dans lequel :

- la figure 1 représente une sonde multifonction dont la flèche est importante au voisinage du tube de Pitot ;

- la figure 2 représente une sonde multifonction dont la flèche est importante au voisinage de la peau de l'aéronef sur laquelle elle est montée.

Les sondes représentées figures 1 et 2 comportent une palette mobile 1 en rotation autour d'un axe 2. La palette 1 comporte une aile 3 possédant un plan de symétrie, parallèle au plan de la figure et séparant l'intrados de l'extrados. Le profil de l'aile 3 perpendiculairement à son bord d'attaque 4 est par exemple du type OOST du N.A.C.A. Il est bien entendu que d'autres formes d'ailes peuvent être utilisées pour mettre en œuvre l'invention. La palette 1 comporte également un arbre 5 d'axe 2 qui pénètre à l'intérieur de la peau 6 d'un aéronef. L'arbre 5 est mobile en rotation par rapport à l'aéronef par exemple au moyen d'un palier 7 à roulement.

Du fait la forme de l'aile 3, la palette 1 s'oriente naturellement dans l'axe de l'écoulement d'air entourant la palette mobile 1. L'axe de l'écoulement est matérialisé par la flèche 8 représenté sur la figure 1.

Les sondes comportent en outre des moyens pour mesurer la pression totale P_t et la pression statique P_s de l'écoulement d'air ainsi que l'incidence i de l'aéronef.

Les moyens pour mesurer la pression totale comportent par exemple une prise de pression totale P_t comprenant un canal 20 s'ouvrant par un orifice 21 faisant sensiblement face à l'écoulement d'air d'axe 8. Le canal 20 est mieux connu sous le nom de tube de Pitot.

Les moyens pour mesurer la pression statique P_s comportent par exemple deux prises de pression statique 22 et 23, située chacune sur une des faces de la palette mobile 1. Sur la figure 1 seule la prise de pression 22 est visible. La prise de pression 23 est placée sur la face invisible de la palette mobile 1, de façon sensiblement symétrique à la prise de pression 22 par rapport au plan de symétrie de l'aile 3. Ce plan de symétrie est parallèle au plan de la figure 1. Chaque prise de pression 22 et 23 peut comporter plusieurs orifices, trois sont représentés sur la figure 1, afin notamment de limiter la section de chaque orifice pour moins perturber l'écoulement d'air entourant la palette mobile 1 ou encore pour être en mesure de réaliser la mesure de pression même si l'un des orifices venait à être obstrué. Les deux prises de pression statiques 22 et 23 sont en communication avec une

chambre située à l'intérieur de la palette afin de moyenner la pression entre les deux prises 22 et 23.

Les moyens pour mesurer l'incidence α de l'aéronef comportent par exemple deux prises de pression d'incidence 24 et 25 situées, comme
5 pour les prises de pression statique 22 et 23, sur une des faces de la palette également de façon sensiblement symétrique par rapport au plan de symétrie de l'aile 3. Les prises de pression d'incidence 24 et 25 ne sont pas en communication et c'est la différence entre les pressions régnant au
niveau de chaque prise 24 et 25 qui permet de déterminer l'incidence exacte
10 de la palette mobile 1 et par conséquent celle de l'aéronef. Afin d'améliorer la sensibilité de la mesure d'incidence, on peut placer les prises de pression 24 et 25 au voisinage immédiat du bord d'attaque 4 de la palette mobile 1.

L'utilisation des informations issues des différentes prises de pression totale, statique et d'incidence est par exemple décrite dans le
15 brevet français FR 2 665 539. Ce brevet décrit notamment l'asservissement de la position angulaire de la palette mobile 1 autour de son axe 2 afin que l'aile 3 de la palette mobile 1 soit alignée au mieux dans l'axe 8 de l'écoulement d'air.

Dans les deux modes de réalisation de l'invention représentés sur
20 les figures 1 et 2, le profil de la palette mobile a une flèche variable. Plus précisément, la flèche a une première valeur sur une première partie du profil et une seconde valeur sur une seconde partie du profil. En d'autres termes, le bord d'attaque de la palette forme une ligne brisée. Dans la première partie du profil, c'est-à-dire au voisinage des prises de pression
25 d'incidence, la valeur λ_1 de la flèche est inférieure à la valeur λ_2 de la flèche dans la seconde partie du profil située au voisinage des prises de pression statique 22 et 23.

Dans un premier mode de réalisation de l'invention, mode représenté sur la figure 1, la première partie 26 du profil est plus près de la
30 peau 6 de l'aéronef que la seconde partie 27 du profil. Cette variante permet d'éloigner au maximum les prises de pression statiques 22 et 23 de la peau 6 de l'aéronef. Ainsi la pression totale locale P_{tloc} au niveau des prises de pression statiques 22 et 23 est la plus proche possible de la pression totale P_t mesurée par le tube de Pitot 20. Cette disposition présente un intérêt car
35 le coefficient de pression K_p des prises de pression statiques 22 et 23

dépend aussi de la vitesse de l'aéronef. Dans la pratique, la flèche λ_2 permet de réduire l'amplitude de l'évolution du coefficient de pression K_p en fonction de la vitesse de l'aéronef. Ainsi, si P_{tloc} est égal ou sensiblement égal à P_t , la mesure de pression P_s réalisé au niveau des prises de pression statiques 22 et 23 permet de calculer facilement la pression statique locale P_{sloc} à l'endroit où la sonde est positionnée sur la peau 6 de l'aéronef.

Avantageusement, la valeur λ_2 de flèche est définie de façon à ce qu'une valeur K_p du coefficient de pression des prises de pression statiques soit sensiblement nulle pour une plage de vitesse donnée de l'écoulement d'air, la plage contenant notamment la vitesse de croisière de l'aéronef.

Dans un second mode de réalisation de l'invention, mode représenté sur la figure 2, la première partie 28 du profil est plus éloignée de la peau 6 de l'aéronef que la seconde partie 29 du profil. Cette variante permet de réduire encore l'inertie de la palette.

REVENDEICATIONS

1. Sonde multifonction pour aéronef, comportant une palette
5 mobile (1) destinée à s'orienter dans l'axe (8) d'un écoulement d'air
entourant la sonde, la palette mobile (1) comprenant des premiers moyens
(20, 21) de prise de pression pour mesurer la pression totale (P_t) de
l'écoulement, des seconds moyens (22, 23) de prise de pression pour
mesurer la pression statique (P_s) de l'écoulement, caractérisée en ce que la
10 palette mobile (1) comporte un profil dont la flèche (λ_1, λ_2) est variable.

2. Sonde multifonction selon la revendication 1, caractérisée en
ce qu'elle est disposée sur la peau (6) de l'aéronef, en ce que les premiers
moyens (20, 21) de prise de pression sont situés hors d'une couche limite
15 développée dans l'écoulement au voisinage de la peau (6) de l'aéronef.

3. Sonde multifonction selon l'une des revendications
précédentes, caractérisée en ce que la flèche a une première valeur (λ_1) sur
une première partie (26, 28) du profil de la palette (1), en ce que la flèche a
20 une seconde valeur (λ_2) sur une seconde partie (27, 29) du profil de la
palette au voisinage des seconds moyens (22, 23) de prise de pression (P_s)
et en ce que la première valeur (λ_1) est inférieure à la seconde valeur (λ_2).

4. Sonde multifonction selon la revendication 3, caractérisée en
25 ce qu'elle est disposée sur la peau (6) de l'aéronef, en ce que la première
partie (26) du profil est plus près de la peau (6) de l'aéronef que la seconde
partie (27) du profil.

5. Sonde multifonction selon l'une des revendications 3 ou 4,
30 caractérisée en ce que la seconde valeur (λ_2) de flèche est définie de façon
à ce qu'une valeur (K_p) du coefficient de pression des seconds moyens (22,
23) de prise de pression (P_s) soit sensiblement nulle pour une vitesse
donnée de l'écoulement d'air.

1/2

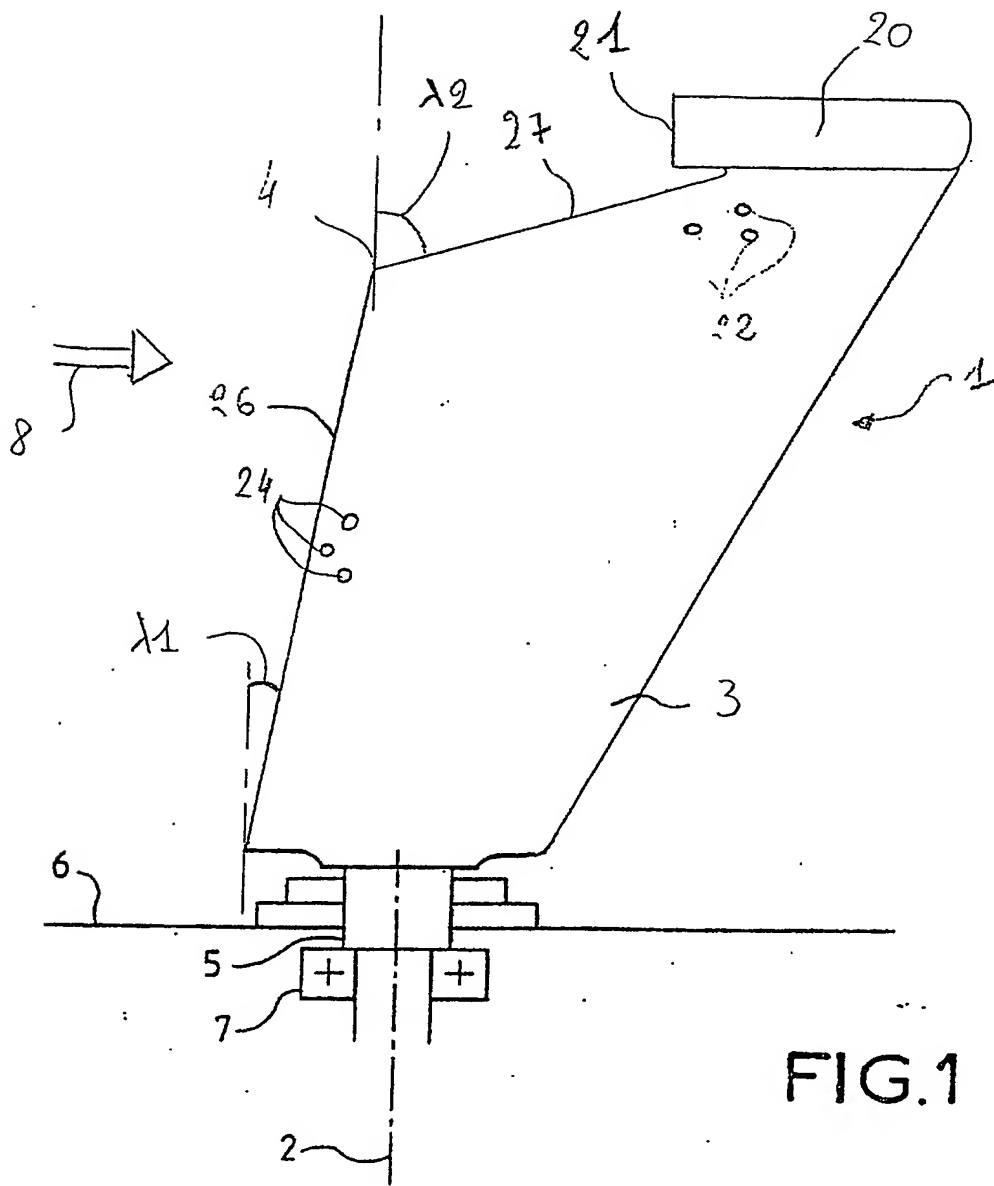
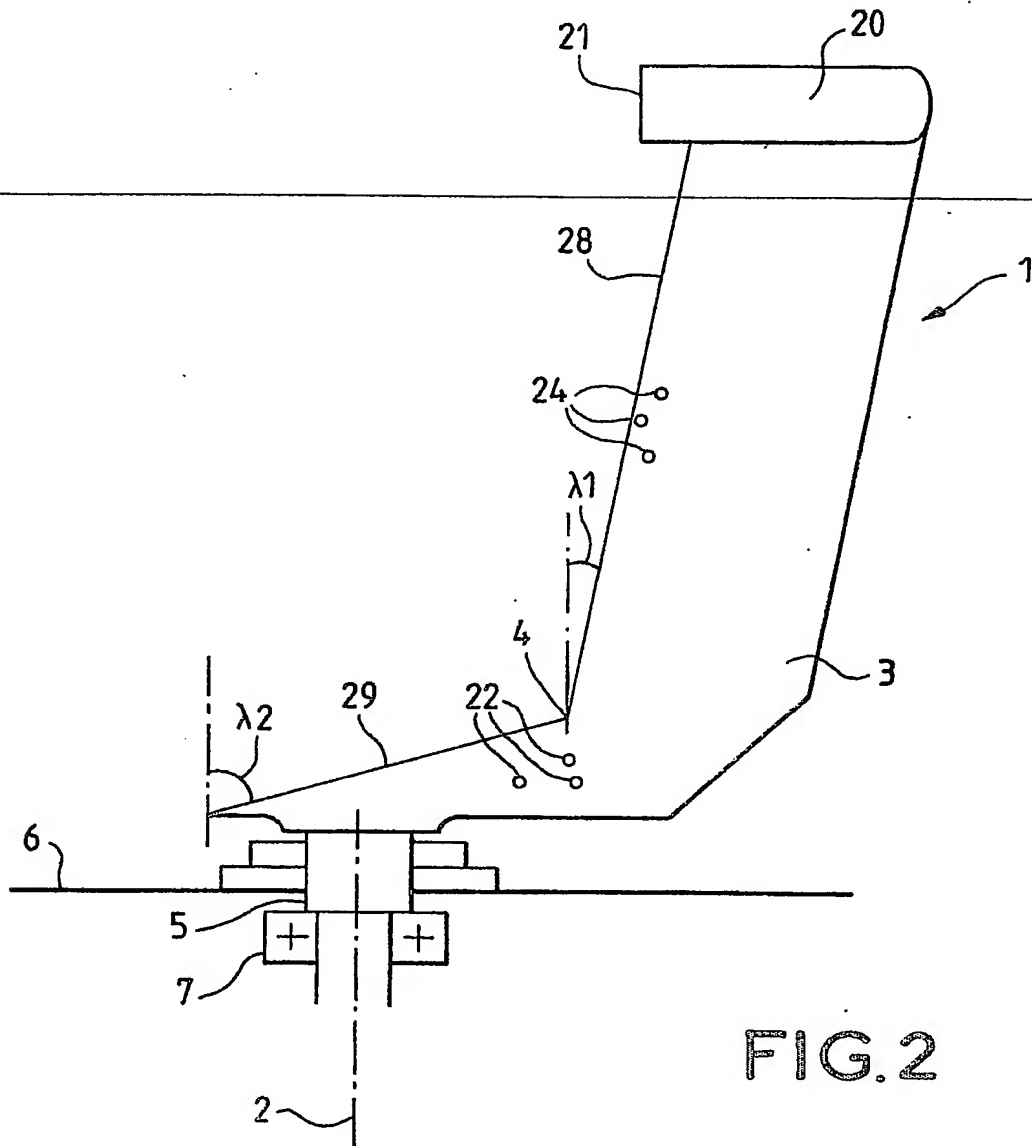


FIG. 1



A perspective view of the first embodiment of the device. The device consists of a base plate (6) mounted on a support structure (7). The support structure includes two rectangular blocks (5) with '+' symbols, indicating electrical contacts or sensors. A vertical rod (2) passes through the center of the base plate. A large, angled plate (1) is pivoted at its bottom edge to the base plate. The pivot point is labeled 4. The top edge of the angled plate is connected to a horizontal bar (20). The bar has a central section (21) and end sections (22). The angled plate is shown in a tilted position, with its surface area indicated by 23. The angle between the vertical rod and the angled plate is labeled 24. The angle between the horizontal bar and the angled plate is labeled 29.

2



DÉPARTEMENT DES BREVETS

26 bis, rue de Saint Pétersbourg
75800 Paris Cedex 08

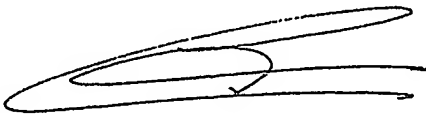
Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 93 59 30

DÉSIGNATION D'INVENTEUR(S) Page N° 1. / 1.

(Si le demandeur n'est pas l'inventeur ou l'unique inventeur)

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

08 113 W / 260895

Vos références pour ce dossier (facultatif)		62635	
N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL		0116160	
TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)			
Sonde multifonction à flèche variable			
LE(S) DEMANDEUR(S) :			
THALES			
DESIGNE(NT) EN TANT QU'INVENTEUR(S) : (Indiquez en haut à droite «Page N° 1/1» S'il y a plus de trois inventeurs, utilisez un formulaire identique et numérotez chaque page en indiquant le nombre total de pages).			
Nom		COLLOT	
Prénoms		Lionel	
Adresse	Rue	THALES - Intellectual Property 13, Avenue du Président Salvador Allende	
	Code postal et ville	94117	ARCUEIL CEDEX
Société d'appartenance (facultatif)			
Nom		HANSON	
Prénoms		Nicolas	
Adresse	Rue	THALES - Intellectual Property 13, Avenue du Président Salvador Allende	
	Code postal et ville	94117	ARCUEIL CEDEX
Société d'appartenance (facultatif)			
Nom			
Prénoms			
Adresse	Rue		
	Code postal et ville		
Société d'appartenance (facultatif)			
DATE ET SIGNATURE(S) DU (DES) DEMANDEUR(S) OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire)			
Alain COLLET			

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☒ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.